

De VNC is een vereniging voor én door cabinepersoneel. Onze bestuurs- en kaderleden zijn zelf actief in de dagelijkse praktijk van de luchtvaart en ervaren hierdoor aan den lijve de gevolgen van het gevoerde luchtvaartbeleid. De VNC behartigt de belangen van het cabinepersoneel bij 4 Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te weten KLM, KLC, Transavia en EasyJet. Er werken in Nederland ongeveer 12.000 mensen in het vak van cabin attendant en hiervan is ongeveer 70% lid van het VNC. Bij een maatschappij als Easy Jet kennen wij bijvoorbeeld een organisatiegraad van 90%.

- **Vliegveiligheid is mensenwerk!**

De 'human factor' in vliegveiligheid is een cruciale schakel. Deze schakel dient geborgd te worden d.m.v. **opleiding en certificering, meldingsbereidheid, fatigue risk management en vliegveiligheid in relatie tot ARBO-wetgeving**. Dat dient niet alleen goed geregeld te zijn bij de verschillende Nederlandse en Europese maatschappijen, maar ook bij de wet leases die worden aangegaan met maatschappijen uit 'derde' landen (buiten de EU).

Opleiding en certificering. Het zou wenselijk zijn dat het vak van Cabin Attendant in de wet geborgd wordt door middel van certificering, zoals dat ook bij grond-technischpersoneel en cockpitpersoneel geborgd is middels procedures en certificering. Door certificering en het bijhouden van de licentie wordt deskundigheid bevorderd en dit draagt bij aan gemotiveerd en fit personeel. Hetgeen positief bijdraagt aan de vliegveiligheid. Momenteel ligt de focus op hardware en procedures, maar is er onvoldoende oog voor de menselijke maat. We zien een toename van unruly behaviour incidenten met name bij low-cost maatschappijen. De mate waarin cabinepersoneel bij deze low-cost maatschappijen wordt opgeleid om deze situaties het hoofd te bieden en te de-escaleren is hier mogelijk debet aan. Een stagiaire is dat per definitie onvoldoende. Door certificering wordt ook voorkomen dat stagiaires als volwaardig lid in de cabinebemanning worden opgenomen.

Meldingsbereidheid. Certificering kan er toe bijdragen dat medewerkers zich veilig voelen om situaties te melden en hierdoor ook weten waar en hoe ze dit moeten doen.

Fatigue risk management. Momenteel zijn er gescheiden procedures voor cockpit- en cabinepersoneel voor het melden van fatigue. Door hier heldere procedures voor te hebben, zodat men ook weet waar men zich kan melden en zonder hiervoor "gestraft" te worden, zal dit bijdragen aan de veiligheid.

- **Vliegveiligheid in relatie tot ARBO-wetgeving.** Er dient gewaarborgd te worden dat aan boord van vliegtuigen het cabinepersoneel in een veilige werkomgeving haar werkzaamheden kan verrichten en dat dit ook voldoende gewaarborgd is in geval van unruly behaviour. Daarnaast dient er gewaarborgd te worden dat cabinepersoneel aan boord in een veilige en voldoende geëquiperde ruimte de (wettelijke) rust kan genieten ten einde een veilige vluchtuitvoering te kunnen garanderen. Het zou wenselijk zijn om een risico-inventarisatie te houden aangaande de werkomstandigheden van cabinepersoneel in relatie tot vliegveiligheid..

Wij zijn de vraagbaak voor het cabinepersoneel in Nederland. Als er onderwerpen spelen die betrekking hebben op de luchtvaart en zaken aangaande werkomstandigheden dan zijn wij de partij die u kunt benaderen voor meer informatie.



www.vnconline.nl



Member of EurECCA:
<http://www.eurecca.aero/>